

平成27年度 北陸地方整備局 第3回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成27年11月10日（火）13：45～16：00

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：

委 員) 大川委員長、川村委員、池本委員、川邊委員、中村委員、細山田委員、山田委員
整備局) 局長、次長、総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
港湾空港部長、用地部長他
事務所) 阿賀野川河川事務所長、阿賀川河川事務所長、長岡国道事務所長、
伏木富山港湾事務所長

4. 審議案件

1) 河川事業の再評価

- ◆阿賀野川直轄河川改修事業 (阿賀野川河川事務所) [一括審議]
- ◆阿賀川直轄河川改修事業 (阿賀川河川事務所) [一括審議]
- ◆阿賀野川総合水系環境整備事業 (阿賀野川河川事務所、阿賀川河川事務所) [重点審議]

2) 道路事業の再評価

- ◆国道18号上新バイパス (高田河川国道事務所) [一括審議]
- ◆国道49号水原バイパス (新潟国道事務所) [一括審議]
- ◆国道253号八箇峠道路 (長岡国道事務所) [重点審議]
- ◆国道289号八十里越 (長岡国道事務所) [重点審議]

3) 港湾事業の再評価

- ◆伏木富山港新湊地区 臨港道路整備事業 (伏木富山港湾事務所) [重点審議]

5. 審 議

<重点審議>

1) 河川事業の再評価

- ◆阿賀野川総合水系環境整備事業 (阿賀野川河川事務所、阿賀川河川事務所)
(委員)

- ・河川が文化をはぐくみ地域をつくるという点については理解をしており、そのため環境事業を行っていくことについては、賛成である。
- ・河川改修事業と河川環境整備事業は、平行して進められると考えているが、河川改修事業と河川環境整備事業の立ち上げに対して、お互いどのような関係性を持ち、どのような順番となるのか。
- ・河川改修事業では、安全安心の確保ために河道掘削を実施している。反面、環境に対しては負担がかかりマイナスとなりトレードオフの関係と考えられるが、どのような調整をしているのか。
- ・河川改修事業での護岸工事と、河川環境整備事業での親水護岸工事はラップするのではないか。事業間での事業区分・調整の仕方を教えてほしい。

(整備局)

- ・河川改修事業は治水を主な目的とし、河川環境整備事業は自然環境の保全を主な目的としており、それぞれ主目的が違う。
- ・河川改修事業は、安全安心の確保のため河道掘削や築堤を実施しているが、現在は環境に配慮して、生物が棲みやすいような断面形状や勾配となるよう検討しながら実施している。トレードオフの部分はあるが、出来るだけ環境への影響が小さくなるように実施している。
- ・河川環境整備事業というのは、治水事業で安全度が上がったところに、さらに地元のニーズ等の高まりや周辺環境が変わった時に新たに事業として行うもの。

(委員)

- ・河川改修事業で、親水護岸工事をしてよいのか。
- ・護岸工事は安全安心を確保し、治水効果に考慮した護岸形態にて整備すると考えるが、それでは文化をはぐくみ地域づくりをするはずの河川が、非常に温かみがなくなるので、そこに環境の予算を入れ、人と川のコミュニケーションを図りたいという解釈でよいか。

(整備局)

- ・場所により治水対策方法は変わり、各所に適した護岸を整備することになるが、その際は環境にも配慮しながら整備している。

(整備局)

- ・護岸工事は治水対策として必要な施設なので、河川改修事業で実施するのが基本である。
- ・昨今の河川改修事業は全て、多自然川づくりという環境に配慮した工事を実施している。
- ・河川改修事業と河川環境事業で何が違うのかというと、優先順位と考えていただきたい。
- ・安全安心を高める必要性が高い場合は、河川改修事業で護岸を実施する。その場合も親水護岸を作ってもよい。安全安心をさらに高める必要性よりも、水辺の利用や生物の保全等、治水とは違う観点から護岸整備が必要なところについては、河川環境整備事業という別事業で、護岸の整備をする。
- ・また、河川改修事業と河川環境事業との違いとしては、国の負担率が異なるという違いがある。

(委員)

- ・環境整備後に河積が広がる事は、治水事業的にも良い方向にあると思うが、治水の安全度が上がることから、河川改修事業の面からはトレードオフの関係ではなく、同じ方向に向かっているとなる。その場合は、どのような考え方になるのか教えてほしい。

(整備局)

- ・河川改修の必要性が高いのであれば、掘削も護岸も改修事業で実施する。また、改修の必要性が低い環境の面での必要性が高い場合には河川環境整備事業で掘削も護岸も実施する。目的は同じ方向に向かっているが、優先順位が違うだけである。

(委員)

- ・環境整備事業の方は、安全安心のためにやっている訳ではないということによいか。

(整備局)

- ・河川環境整備事業の主目的は自然環境の保全等の環境整備ですが、安全安心という目的の方向は同じである。

(委員長)

- ・かつては安全安心の確保のための改修が主な事業であったと思うが、時代変化の中で安全安心の確保のみの改修だけではダメだという世論の盛り上がりで、環境への配慮が大切なものとして追加で出てきたものと理解できる。環境への配慮だからといって、河川事業の根幹である治水の安全度が落ちる事はない。

(委員)

- ・自然再生のCVMについて、阿賀野川より阿賀川の便益が高くなっているのはなぜか。
- ・阿賀川の評価と、阿賀野川の評価では対象となる世帯が違うのか。重複していないか。
- ・水辺と自然再生の方は、便益を受ける世帯が違うのか。

(整備局)

- ・年平均便益額が阿賀川の方が大きく、また、阿賀川の完成年度が平成30年、阿賀野川の完成年度は平成38年で、阿賀川の便益の発生する年次が早く、それだけ社会的割引が少ない便益の発生期間が長くなるため便益が大きくなっている。
- ・阿賀川の評価と阿賀野川の評価では、世帯数の重複はしていない。
- ・阿賀川の自然再生事業については、直轄管理区間に接した市町村としてその世帯数を使用し、佐野目地区の水辺整備は、整備した箇所を中心に半径10km圏内の利用者を考慮し便益を受ける世帯数を考慮して範囲を設定している。

(委員)

- ・阿賀川自然再生事業の便益を受ける人と佐野目地区の水辺整備の便益を受ける人は重なっていて、それを別々に聞いた支払意思額で便益を算出して良いのかという点は疑問である。

(整備局)

- ・それぞれの事業について便益を算定するための支払意思額を算出する地域は一部で同じだが、事業別に事業の効果を算定するため、質問内容は重複しておらず、別々の便益として採用している。

(委員)

- ・同時に聞いている訳ではないので、別々の時期に聞いた金額を足した支払意思額では、同時に聞いた支払意思額と同じにはならないのではないかと思う。

(委員)

- ・市場評価法がどうかという点については、本省の方針であり言うことはない。
- ・対象流域は違うが、直近のアンケートによる自然再生事業は最近の阿賀川と阿賀野川の支払い意思額になる。以前のアンケートによる水辺整備は以前の阿賀川と阿賀野川の支払い意思額を示すものとなっている。対象地区や質問も違うなど、前提条件が違うがこの支払額を比較することにより、7、8年程で河川への理解が変わってきているようにも見える。現在の算定による解析結果を踏まえての評価などがあれば教えてほしい。

(整備局)

- ・事業内容が違っており、それぞれのアンケートで聞く内容も大きく異なることから別々に考えて頂いて、それぞれの目的に対しての支払い意思額と考えて頂ければと思う。

(委員)

- ・アンケートの回答結果から、川への関心や算出された支払い意思額が高いのか安いのか、以前より意識が下がっているか等そこから見えるものが何かあれば、今後説明をお願いしたい。

(委員長)

- ・時間はかかるかもしれないが、説明できるものがあれば説明していく必要がある。

(委員)

- ・自然再生をするということは、整備後動的な変化をしていくきっかけづくり程度の事業ではないかと思う。2年間で地形変化が起こらなかったから整備場所を変更しているが、どのように考えて実施しているのか。一度作ったら半永久的に整備した地形になり、植生がずっと維持できると思って実施しているのか。

(整備局)

- ・阿賀野川では整備予定箇所を変更していますが、これは事業を計画後、モニタリングによる地形の変化を見て、今回整備の手法にも反映したものです。
ワンドの形状などについては、切り下げ方など工夫しながら一度整備したものが持続・維持されるよう、検討していきたいと考えている。

(委員)

- ・維持していくという言葉ですが、そのままの形で維持していくと言う事ではなく、これをきっかけとして中小規模の洪水等で自然環境が多様に変化していくというものであると考えられる。そういう環境づくりを是非していただきたい。

(委員)

- ・P 2 6 の『攪乱頻度を高める』は一般的にはネガティブにとられかねないので、P 5、P 6 のような表現に見直しを図って頂ければ良いと思う。

(整備局)

- ・P 5、P 6 と表現を併せて修正する。

(委員長)

- ・別の場の話ですが改修事業と環境を考えた時の環境整備の関係について、環境整備に力をいれて大丈夫なのかという方がいる。環境に配慮すると、安全度が下がるというイメージを持っている人がたくさんいるように感じる。
- ・決して河川環境整備事業をすると安全度が下がるのではなく、安心安全も考慮しており、むしろさらに安全を向上させることに資する様な環境の整備でもあることを、場面をとらえてもう少し世の中のみなさんに分かるように伝えていただければ、誤解もなくなるのではないかと思う。
- ・特段見直しの必要性のご指摘はなかったと思います。文言の書き換えについてはありましたが、事業の継続に対してのご異議はなかったと思いますので、当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

2) 道路事業の再評価

◆国道253号八箇峠道路 (長岡国道事務所)

(委員)

- ・P15③コスト縮減からの視点において、河川環境の資料では、『コスト縮減や代替案立案等の視点』とあるが、道路の方ではこのような視点はないのか。

(整備局)

- ・地域高規格道路の基本的規則が平成17年度に変更に伴い、道路計画の見直しを実施しています。
- ・例えば、構造要件4車線以上の道路であったが、2車線の道路が可能となり、走行速度『60km/h以上』が、『概ね60km/h』に緩和されるなどの変更がありました。
- ・それに伴い新たなルートを選定する事が可能になった。以前のルートだと、西山層という非常に脆弱な地層を通るトンネルを掘る必要があり、ルート変更により費用の削減は図られたことから、代替案の検討はしています。

(委員)

- ・トンネルのアクセス道路については、通行止めになるような地形状況なのか、片側通行でもよいので通すことはできないのか。
- ・連続雨量の規制値は厳しいようなので、暫定の通行ができるようにするなどの工夫がなされているのか。

(整備局)

- ・トンネル工事の状況は、本年6月に覆工※まで終了し、現在、残る設備工事と舗装工事を実施しているところで、完成は平成28、29年ごろを予定。
- ・前後のアクセスについては、鋭意工事を進めているところですが、増額の理由にもありましたとおり、谷部のかなり険しい箇所を通っているため、今の状況では、現道の方が安全です。
- ・アクセス道路についても、平成29年度同時に完成するように最短の行程を検討しているところ。
※覆工：掘削後、トンネル周囲の崩壊と漏水を防ぐために地山を被覆すること。

(委員長)

- ・防災とかネットワークと言う観点からの事業の位置づけで、現状では使えるものならば早く発現をとというご意見でしたが、今現在、危ないようなので、そうはいかない。早く完成していただきたいと思う。

(委員長)

- ・当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

◆国道289号八十里越 (長岡国道事務所)

(委員)

- ・現在価値の算定等の資料をみると供用開始年次が記載されているが、権限代行以外の福島県区間や新潟県区間の進捗状況はいかがなのか。

(整備局)

- ・両県の事業区間も同様に供用しなければ効果が発揮されないが、現在、新潟県の区間は随分工事が進んでおり、福島県側も全線供用できるよう調整を図っているところで、県区間においても問題はないと考えている。

(委員)

- ・P 3 3) 今後の事業展開にある『自然環境への影響に配慮しながら・・・』の内容は、P 13②事業進捗の見込みの視点の3つ目、③コスト縮減からの視点の2つ目と同じことを指しているのか。

(整備局)

- ・自然環境への環境に配慮については、同じことを指している。

(委員)

- ・P 1 3には詳しく書かれていないが、全区間において、配慮区間であるということか。

(整備局)

- ・国定公園、県立公園の指定を受けている地域で、貴重な猛禽類等があり、毎年春に営巣活動を確認して、別途八十越道路環境検討委員会の学識経験者にご検討いただき、問題がないという判断をいただいた後、工事を進めていく。
その他、構造についても、環境に配慮した対応としている。

(委員)

- ・P 10 只見町において今の主な買い物先は会津若松市で、道路が開通すると新潟県側が近くなる。こういう只見町の住民にとってはいいことだと思うが、福島県にとってはどうなのか。福島県の知事は、復興に資するのであれば、県内で買い物し、只見町から会津若松市までの道路を何とかしたいのではないかと。「只見町における主な買い物先は会津若松市」というコメントから見ても、事業は進めていいのだと思うが、いかがでしょうか。

(整備局)

- ・只見町から三条市方面への移動が多くなれば会津若松市への移動が少なくなるのではないかと指摘と思いますが、開通により広域観光として、三条市と只見町で広域連携をはかりつつ、交流事業を実施しています。只見町より会津若松市側の商工会議所等にもご参加いただいている。全体のネットワークを担うことにより移動する人を増やそうという考えです。
- ・ご指摘部分もあるが、新たに増加する交通量が出てくるので、うまくいくのではないかと期待している。

(委員長)

- ・歴史の上で出てくるような名前でも、子どものころから、あそこが通ればなと大人が言っていたのをきいていたので、今か今かとまっている。まだかと思っているところ。
- ・当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

3) 港湾事業の再評価

◆伏木富山港新湊地区 臨港道路整備事業（伏木富山港湾事務所）

（委員）

- ・ P 9 事前説明会以前に入手した資料では、現況の取扱能力と拡張後の取扱能力が記載されていたが、今次資料において削除されております。なお、当該事項に関する記述がされている方がわかりやすいと思いますが、あえて削除された理由はあるのでしょうか。

（整備局）

- ・ 現況取扱能力は、数値を超えると必ず取り扱えないというのではなく、少し誤解を招く恐れがあると考え削除した。

（委員）

- ・ P 9 コンテナ取扱貨物量の推移ですが、予測はどのように求められたものか。

（整備局）

- ・ GDP や人口等の情勢を踏まえ、中国や韓国など対外貿易による各貨物を品目別に需要予測して推計している。例えば鉄鋼、非鉄金属、化学品などが対象となっている。

（委員）

- ・ P 11 滞船の損失について、整備無しで発生滞船数を 3 年間の実績平均が記述されているが、これはマニュアルによるものか？ポアソン分布でとって確率的に滞船の推計を実施したのか？

（整備局）

- ・ マニュアルに原単位は記載されており、滞船隻数や滞船時間の設定は「実績等を踏まえて」とある。今回は直近 3 年分の実績 5 1 隻を対象としている

（委員）

- ・ 自分の経験では、ポアソン分布でとっていたように思ったため確認した。
- ・ 滞船の損失についても、1 日滞船か 2 日滞船かにより変わってくるが、どのように考えて算定されたのか。

（整備局）

- ・ 大きい船と小さい船では価値が違うので、船ごとの滞船時間より算定している。

（整備局）

- ・ マニュアルで、船型別で原単位が決められており、それを用いて算出している。

（委員長）

- ・ この施設は、将来的にさらに水深をもっと深くしなければいけないのかどうか。

（整備局）

- ・ 本施設へ寄港するコンテナ船は、アジアを中心に航行する船舶が中心であり、水深は 12m あれば十分と考えている。

(委員長)

- ・95%が進捗ということで、鋭意頑張ってくださいということをお願いします。
- ・当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

<一括審議>

- ◆阿賀野川直轄河川改修事業 (阿賀野川河川事務所)
- ◆阿賀川直轄河川改修事業 (阿賀川河川事務所)
- ◆国道18号上新バイパス (高田河川国道事務所)
- ◆国道49号水原バイパス (新潟国道事務所)

(委員)

- ・水原バイパス、上新バイパスにおいても、できるだけ部分供用をお願いしたい。そして、できるだけ早く便益を発揮していただきたい。羽越本線の水原駅のあたりで現道とのアクセスが出るとお思いますので、なるべく便益が早く発揮するような事業の進め方をしていただきたい。

(委員長)

- ・水原バイパスでは、遺跡が多くあるところをずっと通過すると事前説明時にも話題になりましたが、そのあたりとの兼ね合いもあり難しいとは思いますが、川村委員のご指摘はその通りだと思います。

(委員)

- ・「事業の進捗状況、残事業の内容等」について、用地進捗率とあるが、用地は、買収という観点で進捗率に意味をなすが、補償に関してはそのような概念がないのか。
- ・用地進捗率については、用地費のみの率か、補償費含む率なのか。

(整備局)

- ・用地進捗率は何%買収できたかではなく、金額ベースで用地費と補償費含めて、元々予定していた費用に対しての執行率を示している。
- ・用地進捗率については、補償費を含んでいる。

(委員長)

- ・B/Cも特段大きな変化がないということでH24の数値でご説明いただきましたけれども、特段意見がないということで、原案のとおり4件とも事業継続とします
- ・当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

<総括>

(委員長)

- ・かなり長く事業がされている中で、その時々で出来た部分から住民の皆さんにその効果を早く解放し、役にたたせていただきたい。
- ・戦後の米国の指導で実施したあるダム的事例で、当時日本の技術者は、従前工事用道路に配慮する事もなく工事用道路は工事が終われば役に立たないものだという認識だった。ところが、米国の指導のもと、とても良い工事用道路を作った。

- ・結果として、早くダムが完成することにより、早く売電をすることができ、その利益が、道路に投入した工事額を上回ったそうです。つまり早くメリットを出すことの意味を指しているのだと思う。
- ・出来次第、なんらかの形で役に立つことは重要である。
- ・国交省だけでなくアクセスする県や市町村の道路との調整を鋭意実施して頂き、メリットが早くみんなに利益を受けられる形での解放を是非お願いしたい。
- ・河川整備、いわゆる堤防構築や川幅を広げることにより流量を確保するような工事に重点をおき、これまでは整備を進めてきた。今は、自然な形の河川や水害のないときの利活用にも視点がいつているのは時代の流れです。
- ・非常にいろんなことを考えながら事業計画をしなければいけない時代の流れであるが、安全は担保しなければいけない。そのあたりを鋭意努力頂きたい。

以上